

MOTION

Projet de la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA)

Votée à l'unanimité de l'assemblée départementale

Ce projet prévoit la modernisation et l'électrification de la ligne existante entre Nevers dans la Nièvre et Chagny en Saône et Loire et la création d'un raccordement de cette ligne à la Ligne à Grande Vitesse Paris-Sud Est et d'une halte d'interconnexion TER-TGV à hauteur de la gare du Creusot-Montchanin.

Pour définir un ordre de priorités dans les travaux à mener dans le cadre du projet, une large concertation a été lancée. Elle se déroulera entre le 15 décembre 2016 et le 20 mars 2017 sous le contrôle de la Commission Nationale du Débat Public. SNCF Réseau en charge des travaux, prendra sa décision début 2018 à partir des conclusions du débat public auquel de nombreuses collectivités territoriales auront participé.

Le projet permettrait, en premier lieu, dans son volet « transport de marchandises », de relier la façade atlantique et l'Europe Centrale en créant un couloir entièrement électrifié et équipé aux standards du transport international. Cela pourrait également constituer une alternative au passage des convois de marchandises en région parisienne, zone dont le réseau ferré connaît de fortes problématiques de capacité.

Le développement du transport de marchandises par train qui résulte de ces nouvelles fonctionnalités permet au maître d'ouvrage de déclarer ce volet fret comme étant rentable socio-économiquement.

Dans son volet « transport de voyageurs », l'électrification du tronçon Nevers-Chagny permet de réduire de quelques minutes le temps de trajet entre Nevers et Dijon et les possibilités accrues d'interconnexion ou de correspondance entre la ligne TER Nevers-Dijon et la LGV Paris-Sud Est permettent aux riverains de la ligne TER un accès facilité aux métropoles lyonnaise et parisienne.

L'opportunité de ce projet est jugée essentielle par les élus du conseil départemental de la Nièvre qui souhaitent donc qu'il puisse voir le jour dans sa globalité. Toutefois, il leur semble qu'un élément essentiel a été occulté par le maître d'ouvrage dans son dossier de présentation : la réfection de la voie actuelle. En effet, la structure de la voie ne permettra pas, dans sa configuration actuelle, aux trains qui l'empruntent de rouler beaucoup plus vite qu'aujourd'hui. Ce choix du maître d'ouvrage laisse à penser aux élus départementaux que, malgré les travaux effectués, l'attractivité de la ligne pour les voyageurs et les entreprises de fret ne sera pas accrue. Il ne semble pas cohérent que l'agglomération neversoise, porte d'entrée sud-est de la région, reste à 2h20 de Dijon et à 3h45 de Besançon par le rail.

Le coût total du projet est évalué à 560 M€. Des crédits existent dans l'actuel contrat de plan Etat-Région Bourgogne Franche-Comté 2015-2020 d'un montant de 247,2 M€ et pourraient, par conséquent, être utilisés pour la réfection de la voie.

Dans ces conditions, le conseil départemental de la Nièvre définit les priorités suivantes et :

- ✓ demande à ce que la commission particulière du débat public fasse expertiser la réfection de la voie y compris ses modalités de financement et ce en particulier pour les fonds européens,

.../...

- ✓ souhaite que la réfection/modernisation de l'infrastructure ferrée actuelle soit réalisée comme préalable ou concomitamment au projet de VFCEA. Ces travaux à échéance de 2025, couplés à l'électrification de toute la ligne, permettront d'améliorer sensiblement le temps de trajet entre Nevers et Dijon et de fait, l'attractivité de la ligne, la liaison entre les différentes agglomérations du territoire régional et par là même l'attractivité du territoire nivernais. Les crédits existent et sont disponibles dans l'actuel contrat de plan Etat/Région d'un montant de 247,2 M€.
- ✓ demande que le service et les cadencements restent les mêmes,
- ✓ privilégie, à ce stade du débat public, l'hypothèse où l'ensemble du projet serait réalisé (électrification/modernisation et création d'un raccordement TER/LGV) mais, dans la mesure où un phasage s'avérerait nécessaire au regard du coût total du projet.
- ✓ demande à ce que l'électrification de la totalité du tronçon Nevers-Chagny soit réalisée dans la première phase.